AUTOMOBILKLUB POLSKI ODDZIAŁ WIELKOPOLSKI

KOMUNIKAT TECHNICZNY

1948 Listopad Nr 5

Redaguje: Komitet Redakcyjny A. P. Oddział Wlkp. Poznań

Każdy Automobilista członkiem A. P.

Jeszcze o bezpieczeństwie ruchu!

W ostatnim, październikowym numerze naszego komunikatu technicznego, w artykule BEZPIECZEŃSTWO PRZEDE WSZYSTKIM, poruszone zostały pewne zasady ruchu ulicznego dotyczące niektórych uczestników ruchu, a przyczyniających się swym niewłaściwym zachowaniem na jezdni do powstawania wypadków. W rozważaniach tych pominęto zasady i wytyczne zachowania się kierowców pojazdów mechanicznych w tym przeświadczeniu, że każdy kierowca, skoro zasiadł za kierownicą jako posiadający pozwolenie na prowadzenie pojazdów mechanicznych, przepisy obowiązujące zna i rozumie doskonale jakim niebezpieczeństwem grozi ich lekceważenie.

A czy jest tak naprawdę?

Przeprowadzając obserwacje ruchu ulicznego i zachowywania się kierowców pojazdów mechanicznych w różnych sytuacjach, napotykamy jednak na takie typy kierowców, dla których, jak to mówią „nie ma nic świętego", którym się wydaje, że z chwilą gdy ON prowadzi samochód, wszyscy, łącznie z tramwajami, winni ustępować z drogi. Pędzi taki, nie zważając na nic i na nikogo, jakby go demon szybkości opętał. Spokojny i zrównoważony kierowca staje wówczas przed zagadnieniem jak się nie dać najechać.

Brak dyscypliny jazdy, zbyt wiele skłonności do tak zwanych niesłusznie drobnych przekroczeń, brak świadomości u niektórych z tych obrzydliwych typów kierowców, że na jezdni mają i inni prawo do życia, powinny być konsekwentnie i stale tępione aż do całkowitego wyplenienia.

Bo na jezdni nie ma drobnych przekroczeń przepisów. Nie ma przepisu ruchu, który możnaby ominąć lub zlekceważyć. Każdy przepis ruchu i zachowania się kierowcy ma swój głęboki sens i uzasadnienie. Nawet te tak zwane drobne przekroczenia powodują poważne, a nieraz i tragiczne w skutkach katastrofy.

* * *

Jesteśmy na ulicy. Oto kierowca samochodu stojącego przy chodniku rusza z miejsca i nie wskazuje uprzednio tego zamiaru podniesieniem kierunku wskazu. Nadjeżdżający inny pojazd, mając zbyt krótką drogę hamowania, uderza go. Dobrze, jeśli tym razem obejdzie się bez ofiar w ludziach.

Oto kierowca wyprzedzający inny pojazd, nie sprawdziwszy czy ma odpowiednie miejsce i warunki do wyprzedzenia, powoduje poważne zderzenie. Oto niebezpieczny zbrodniarz jadący tylko z prawym światłem, nie liczący się z możliwością „nadziania się" nieoświetloną stroną swego pojazdu na mijający go z przeciwnego kierunku inny pojazd. Oto **„nonszalancki grubijanin"** zatrzymujący pojazd akurat na przejściu dla pieszych i zmuszający przechodniów do schodzenia z wyznaczonego im przejścia. Oto **„niedbaluch"** pędzący ciężarówką o zmroku ciemnymi ulicami miasta, z nieoświetloną z tyłu przyczepką. Oto „zapominalski", który przez nieopuszczenie kierunkowskazu po wykonanym zakręcie dezorjentuje pojazdy jadące za nim lub z przeciwnej strony oraz przechodniów i milicjanta regulującego ruch na skrzyżowaniu.

A oto typek zatrzymujący pojazd nieomal na środku jezdni i otwierający drzwi samochodu od strony środka jezdni. Nic go nie obchodzi, że innym robi się na jezdni za ciasno. Oto **„ryzykant"** wyprzedzający tramwaj na dużej szybkości, mimo zatarasowanej w oddali drogi, dziwnym, karkołomnym nieomal lawirowaniem pomiędzy kilkoma pojazdami i tramwajami unikający zgniecenia.

Oto prawdziwy **„pirat drogowy"** oślepiający przy mijaniu swym nieopuszczonym snopem światła z reflektora. Oto kierowca **„niezdecydowany"** lub **„zamyślony"**. Podnosi kierunkowskaz prawy, wykonując zakręt w lewo. Oto stający **„pod włos"**, po lewej stronie jezdni, oto ścinający zakręty, stający na moście, nie zwalniający przed skrzyżowaniami lub tablicami wskazującymi zwiększony ruch pieszych lub inne niebezpieczne miejsca, oto ...

I tak można mnożyć bez końca przykłady przekroczeń, przekroczeń pozostających przeważnie bez ponoszenia konsekwencyj przez „bimbających" sobie przepisy kierowców o wybitnie złej woli.

Stanowcze ukrócenie tych przekroczeń, popełnianych na każdym kroku, przeważnie z dala od posterunku M. O., podniesie bezsprzecznie kulturę jazdy naszych kierowców i wzmoże dyscyplinę ruchu. Ciężar tej pracy nie może być zwalony całkowicie na barki M. O., która nie jest w stanie wszędzie i w każdym wypadku przekroczenia winowajcę zatrzymać i doraźnie ukarać.

Poczucie bezkarności kierowcy na odcinkach ulic lub dróg nie będących w zasięgu kontroli punktu kontrolnego lub lotnego patrolu M. O., przyczynia się w znacznym stopniu do stałych przekroczeń upartych kierowców.

Gdyby taki kierowca miał świadomość, że znajduje się stale pod kontrolą uważnych i fachowych obserwatorów i że żadna z jego nieprzepisowych sztuczek nie ujdzie uwadze czynnika kontrolnego pociągając za sobą niemiłe skutki, ilość przekroczeń zmalałaby znacznie.

* * *

Kontrola społeczna, stosowana obecnie w różnych dziedzinach naszego życia dla zwalczania **SZKODNICTWA SPOŁECZNEGO,** przynosi poważne i dodatnie rezultaty, dlaczegoż więc **SZKODNICTWO,** jakie uprawiają kierowcy na drogach na **SZKODĘ ŻYCIA, ZDROWIA I MIENIA** obywateli, nie miałoby być przy pomocy czynnika społecznego bezlitośnie tępione?

To też do pomocy oganom M. O. winien stanąć **fachowy** czynnik społeczny. Pierwszorzędnie orjentujący się, specjalnie i troskliwie wybrani, a nawet zaprzysiężeni członkowie A. P. i Z. Z. Tr. (np. członkowie Komisji Egzaminacyjnej) mogliby doskonale uzupełnić kontrolę M. O. Uprawnienia tych zaprzysiężonych inspektorów byłyby proste i w wypadku stwierdzenia jakiegokolwiek przekroczenia, polegałyby na zanotowaniu Nru rejestracyjnego pojazdu, miejsca, czasu i rodzaju przekroczenia oraz podaniu tych danych do wiadomości Oddziałowi Ruchu Drogowego Urzędu Wojewódzkiego. Oddział Ruchu, ze swej strony, opierając się na złożonych raportach tych inspektorów A. P. i Z. Z. Tr., skierowałby początkowo ostrzeżenia do użytkowników względnie właścicieli pojazdów, a w wypadkach powtórzenia się przekroczeń, lub przekroczenia mogącego pociągnąć poważniejsze następstwa, przesyłałby władzom administracyjnym wnioski o ukaranie grzywną lub wpisaniem ostrzeżenia do pozwolenia kierowcy.

Świadomość istnienia takiej „czapki-niewidki" w postaci inspektora społecznego, wmieszanego w tłum zwykłych przechodniów, a nie tylko w postaci bielejącego z oddali czapką i rękawiczkami, a uwiązanego do swego posterunku i zaabsorbowanego regulacją milicjanta, może powstrzymać wielu kierowców od nierozważnych czynów.

Instytucje współpracujące z władzami, którym powierzony jest nadzór nad ruchem drogowym, nie są żadną nowością w krajach o nasilonym ruchu zmotoryzowanym, a charakter i skuteczność ich działania wykazuje znaczną poprawę w stanie bezpieczeństwa ruchu na drogach.

Sądzić należy, że i w naszych warunkach zmotoryzowania, w bezpieczeństwie ruchu nastąpiłoby znaczne polepszenie, gdyby tego rodzaju zamaskowani inspektorzy „wyszli na ulicę".

K. R.

„A Lisi ogon kluczy i zwodzi"

Jazda za lisem A. W.

Tegoroczny sezon sportowy zakończył Automobilklub Wielkopolski tak jak zresztą w latach ubiegłych tradycyjną „Jazdą za lisem". Imprezę tę wyznaczono na niedzielę, 27 października na godz. 9,30. Jednakże termin przesunięto na Walnym Zebraniu, odbywającym się dnia poprzedniego, w myśl propozycji komandora p. dyr. Wiktora Maćkowiaka na godzinę 13-tą.

Pod względem pogody wszystko zanosiło się jak najgorzej. Dnia poprzedniego, w sobotę, przez cały dzień siepał kapuśniaczek, drobny lecz wytrwały, a nisko zwisające chmury nie wróżyły nic dobrego. W nocy z soboty na niedzielę sytuacja meteorologiczna pozostała bez zmiany, tak, że niejeden zapewne z amatorów pogoni za lisem, z niechęcią machnął ręką i wydał dyspozycję, aby na niedzielę przygotowano mu pantofle, pyjamę i fajkę. Tym większe było zdziwienie naszych automobilistów, gdy obudzili się w niedzielę rano i stwierdzili, że na dworze w najlepsze

świeci sobie słońce. W pośpiechu więc zabrano się do przygotowania maszyn, zmobilizowania załogi i wkrótce wyruszono na zbiórkę przed lokal Automobilklubu Wielkopolskiego.

Punktualnie o godz. 11,30 cała kolumna udała się na Dębiec na szosę do Lubonia, skąd o godz. 13-tej nastąpił start w odstępach 20 sekund. Uprzednie losowanie uczestników wykazało następującą kolejność:

1.	Jan Pętkowski	na sam.	Austro-Daimler
2.	A. Rynowiecki	„ „	Fiat
3.	Wacł. Zegilewicz	„ „	Tatra
4.	Kaz. Markowski	„ „	Tatra
5.	Zyg. Stachowski	„ „	Steyer
6.	Franc. Radomski	„ „	Lancia
7.	Feliks Bittner	„ „	O. M.
8.	inż. M. Duszyński	„ „	Tatra
9.	Hozakowski	„ „	Fiat
10.	Teofil Czerwiński	„ „	Mathis
11.	Celestyn Rowiński	„ „	Tatra
12.	inż. Tad. Wysocki	„ „	Citroen
13.	Klemn. Śliwińska	„ „	Praga
14.	Jan Łyszczyński	„ „	Fiat
15.	Henryk Linke	„ „	D. K. W.
16.	Stefan Głowiński	„ „	Lancia
17.	A. Kwiatkowski	„ „	Chen. Walker
18.	Janina Jaszwilowa	„ „	Kreisler

O ile więc zawodnicy ruszyli pięknie w chronometrycznej kolejce niczym nie przypominając pościgu myśliwskiego, który stał się wzorem tej interesującej imprezy automobilowej, o tyle wkrótce po starcie benzynowa „sfora" przypominała już bardzo żywo oszalałe „par force". Jak rozpędzony chart porwał się czerwono-żółty Austro Daimler daleko ku Puszczykowu, nie bacząc, że już na pierwszej krzyżówce „lis" wyciął kluczykiem w prawo. Z nim pognała cała sfora, a przekonawszy się na następnym punkcie, że chybiła ślad lisi, powróciła, możnaby prawie powiedzieć, ze spuszczonym ogonem, goniąc zresztą siłą wszystkich koni mechnicznych z powrotem ku miastu, aby pod Luboniem rzucić się w prawo ku Żabikowu. Przy odrobince fantazji można sobie było nawet wyobrazić uczucie kierowców, którzy tak łatwo i tak bezapelacyjnie wpadli na swąd lisiego ogona .

Za czerwoną strzałą gna wszystko ku Żabikowu i Stęszewie. Na każdym skrzyżowaniu dróg można odbywać seminaria psychologiczne. Jedni gnają jak opętani ku drodze, na której spodziewają się znaleźć potwierdzenie lub zaprzeczenie swych domysłów w postaci nowego znaku lub też jego braku, inni stają na drodze, badają karty, deliberują nad mapą okolicy, którędy właściwie najlepiej byłoby pojechać lisowi i gdzie jest największe prawdopodobieństwo sukcesu. Dla właścicieli maszyn szybkich a silnych pierwsza metoda była niewątpliwie lepsza, tym więcej, że wicekomandor naprawdę był względny i nie mylił śladów tam, gdzie omyłka narażałaby zawodnika na zbyt długie szukanie.

Do mety przybyło 15 uczestników w następującej kolejności:

1.	inż. **M. Duszyński**	nr st. 8	o g. 14,20
2.	**T. Czerwiński**	nr st. 10	o g. 14,27
3.	inż. T. Wysocki	nr st. 12	o g. 14,30
4.	J. Pętkowski	nr st. 1	o g. 14,35
5.	Fr. Radomski	nr st. 6	o g. 14,36
6.	Kl. Śliwińska	nr st. 13	o g. 14,40
7.	J. Łyszczyński	nr st. 14	o g. 14,42
8.	Stachowski	nr st. 5	o g. 14,43
9.	H. Linke	nr st. 16	o g. 14,45
10.	C. Rowiński	nr st. 11	o g. 14,45
11.	J. Jaszwilowa	nr st. 18	o g. 14,45
12.	St. Głowiński	nr st. 16	o g. 14,46
13.	K. Markowski	nr st. 4	o g. 14 47
14.	Hozakowski	nr st 9	o g. 14,50
15.	A. Rynowiecki	nr st. 2	o g. 15,10

Wobec takiego wyniku przyznano nagrodę pierwszą p. **Marianowi Duszyńskiemu** na samochodzie Tatra, nagrodę drugą p. **T. Czerwińskiemu** na samochodzie Mathis i nagrodę trzecią p. inż. T. Wysockiemu na samochodzie Citroen.

Trasa biegu w zasadniczej swej linii prowadziła przez Żabikowo, szosą stęszewską do Stęszewa, dalej zaś przez Buk, Opalenicę i Lwówek. Jako kryjówkę obrał sobie lis Posadowo.

Po zakończonej imprezie, w jak najlepszym nastroju wrócono do Poznania, gdzie uczestnicy „Jazdy za lisem" spędzili jeszcze kilka godzin na miłej pogawędce w lokalach Automomilklubu Wielkopolskiego.

Ostatnia w bieżącym sezonie impreza A. W. zakończyła się więc pełnym sukcesem. Nie należy jednak przypuszczać, że na okres zimowy A. W. popadnie w błogi sen zimowy — jak się bowiem dowiadujemy, przygotowuje się na ten okres szereg ciekawych wycieczek towarzyskich, które niewątpliwie będą się cieszyły również niemałym powodzeniem.

* * *

OD KOMITETU REDAKCYJNEGO

Powyższe sprawozdanie z przebiegu „Pogoni za lisem" jest autentyczne. I chociaż pochodzi z imprezy, która odbyła się przed 20-u laty, jest dziś specjalnie aktualne.

Oto, nazwiska kolegów, inż. M. Duszyńskiego i T. Czerwińskiego, którzy dziś obchodzą 25-lecie swej przynależności klubowej, a których jubileusz zbiega się również z 25 leciem istnienia Klubu, znalazły się na czołowych miejscach przeprowadzonej przed 20 laty imprezy.

Dla uczczenia wszystkich kolegów dzisiejszych jubilatów, dla przypomnienia ich pracy klubowej na polu krzewienia sportu samochodowego i rozpowszechnienia idei motoryzacji, komitet Redakcyjny zamieszcza ten przedruk z oryginalnego sprawozdania prasowego wraz ze szczerymi gratulacjami i życzeniami jak najdłuższej współpracy dla rozwoju klubu.

Sprawozdania z życia klubu

W dniu 19 10. br. w lokalu A. P. O. W. odbyła się dla członków klubu pogadanka na temat ruchu bezsygnałowego przeprowadzona przez kol **mgr. Wojciechowskiego Józefa** p. t. **„Zalety ruchu bezsygnałowego.“**

Na wstępie pogadanki prelegent stwierdził, że dla umożliwienia ponownego wprowadzenia ruchu bezsygnałowego w większych miastach, koniecznym jest przypomnienie i wpojenie w liczne rzesze przechodniów najkardynalniejszej zasady ruchu, jaką jest **„Jezdnia dla pojazdów — chodnik dla pieszych.“**

Ruch bezsygnałowy bezsprzecznie związany jest ze zwiększeniem ostrożności zarówno kierowców jak i przechodniów, a tym samym z powiększeniem warunków bezpieczeństwa na ulicy Niezbędna jest jednak wielka dyscyplina wszystkich korzystających z jezdni zgodnie z obowiązującymi zasadami i przepisami, pomyślanymi i ustanowionymi dla zmniejszenia wypadków do minimum, jeśli nie do całkowitego ich wyeliminowania.

Prelegent, na zakończenie pogadanki, przedstawił zebranym plan stopniowego wprowadzenia ruchu bezsygnałowego w Poznaniu, oparty na przeprowadzeniu całego szeregu prób i badań oraz na przestudiowaniu ich wyników.

———

— W dniu 26 10 br., z okazji miesiąca pogłębienia przyjaźni Polsko-Radzieckiej kol. **Rożałowski Roman** wygłosił dla członków klubu pogadankę na temat:

„MOTORYZACJA W Z. S. R. R.“

Prelegent podkreślił wielkie osiągnięcia Z. S. R. R. w dziedzinie motoryzacji kraju jako wyników systematycznie wprowadzanych i urzeczywistnianych planów gospodarczych.

W ciągu 30 lat planowej pracy, rozbudowany od podstaw przemysł samochodowy Związku Radzieckiego, stanął na wysokim szczeblu rozwoju, bijąc na tym polu osiągnięcia innych państw, które posiadały zdawna rozbudowany przemysł samochodowy.

W ciekawym swym referacie prelegent podał cały szereg cyfr, dotyczących zarówno rozbudowy fabryk samochodowych jak i ich produkcji, wykazując imponujące osiągnięcia Związku Radzieckiego w tej dziedzinie.

Referat wysłuchany był z dużym zainteresowaniem przez licznie zebranych członków A. P. i wprowadzonych gości.

———

— W dniu 24. 10. br. Oddział Wielkopolski dokonał zamknięcia letniego sezonu sportowego i turystycznego.

Tradycyjnym zwyczajem członkowie A. P. zebrali się w kościele o. o. Franciszkanów dla wysłuchania nabożeństwa odprawionego na intencję członków i powyślnej pracy A. P. O. W. w krzewieniu idei motoryzacyjnej.

Po nabożeństwie odbyło się zebranie towarzyskie w lokalu własnym klubu, gdzie na pogawędce i rozmowach na tematy pracy klubu na przyszłość oraz osiągniętych w tym roku rezultatach, spędzono kilka miłych godzin.

Biblioteka A. P. O. W.

Komisja Techniczna wzywa kolegów posiadających stare roczniki lub pojedyncze egzemplarze pism fachowych samochodowych lub technicznych, do ofiarowania ich tworzącej się Bibliotece A. P. O. W. Zaofiarowane książki, podręczniki, pisma składać prosimy w Sekretariacie **A. P. O. W. ul. Zeylanda 9 m. 4.**

Czcionkami Drukarni Wydawniczej, Poznań, ul. Strzałowa 2a — K-57445